

Construction automobile : la production de véhicules électriques sur les sites français monte en charge et améliore le solde extérieur

Depuis 20 ans, le nombre de véhicules particuliers assemblés en France a chuté de plus de moitié. La production de véhicules particuliers oscille autour de la barre symbolique du million de véhicules produits depuis 2020, contre 1,7 million en moyenne annuelle sur 2015-2019. Malgré une relative stabilisation des volumes de production depuis 2020, la production a structurellement évolué. En particulier, la part de véhicules équipés d'une motorisation entièrement ou partiellement électrique a crû de manière significative : alors que ces véhicules représentaient quatre véhicules sur dix produits en 2021, ils représentent plus de la moitié sur l'année 2025. L'électrification s'est, en outre, progressivement propagée à différents segments : cantonnée aux véhicules citadins en 2021, elle concerne désormais des modèles familiaux. La forte hausse de la production de véhicules électriques en France depuis 2021 ne permet toutefois pas de répondre à la demande sur le territoire : en 2025, le nombre d'immatriculations de véhicules particuliers électriques neufs en France a été 1,5 fois supérieur à la production. Cette différence entre « production » et « consommation » est compensée par des flux d'importations originaires principalement d'Allemagne et, dans une moindre mesure, de Chine. La production de véhicules particuliers électriques en France n'est cependant pas uniquement destinée au marché français. En effet, six voitures électriques produites en France sur dix sont exportées, essentiellement en Europe et en particulier au Royaume-Uni. De plus, l'année 2025 marque un retournement prometteur : après s'être franchement dégradé en 2023-2024, le solde commercial de véhicules électriques s'est nettement redressé, avec la montée en charge de plusieurs modèles assemblés dans des sites de l'Hexagone.

Jérémy Polin

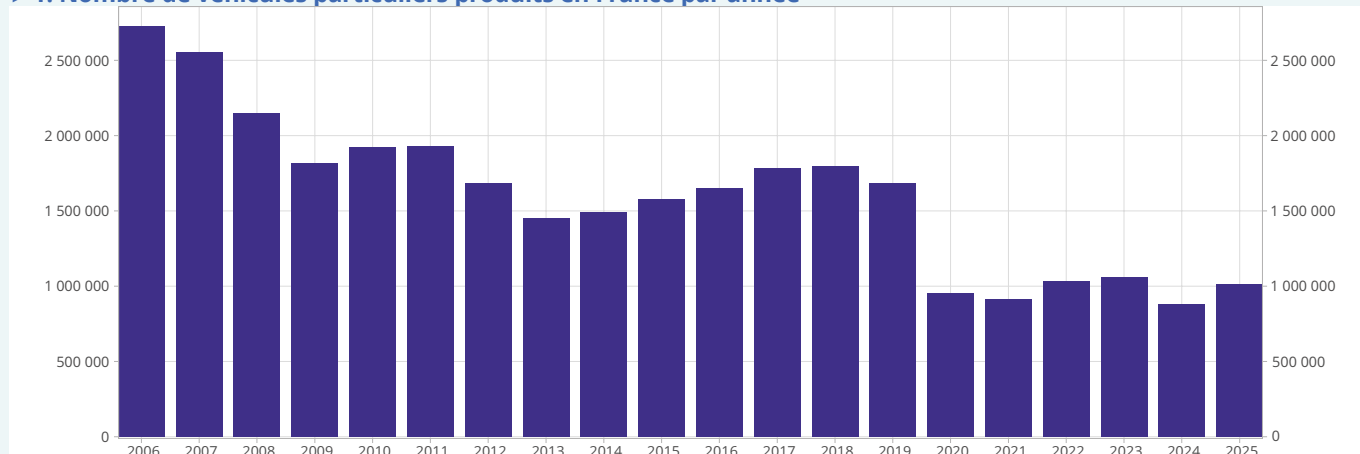
Au début du XX^e siècle, le marché automobile américain se partageait équitablement entre motorisations à vapeur, à essence et électriques. Les véhicules électriques, silencieux et propres, séduisaient une clientèle urbaine, tandis que les modèles thermiques dominaient les zones rurales (► [Matulka R., 2014](#)). L'introduction de la production à la chaîne par Ford en 1908, puis du démarreur électrique en 1912, a consacré la suprématie du moteur à essence. Un siècle plus tard, la motorisation électrique réémerge comme un facteur clé d'atteinte des objectifs de décarbonation, définis en France dans la Stratégie nationale bas-carbone en 2020.

Un avant et un après crise sanitaire

Depuis 20 ans, la production française de véhicules automobiles particuliers est en forte baisse (► [Insee, 2025](#)). Entre 2006 et 2025, le nombre de véhicules

particuliers assemblés en France a chuté de plus de moitié (► [figure 1](#)). Si un premier décrochage a eu lieu en 2008-2009, au moment de la crise financière (► [Méot T., 2009](#)), la plus importante chute de production est cependant survenue depuis la crise sanitaire. Entre 2019 et 2020, le nombre de véhicules particuliers produits a enregistré une baisse de 43 %, passant de 1 683 000 à 952 000 véhicules en 2020. Cette baisse au cours des deux dernières décennies reflète pour l'essentiel les pertes de parts de marché des sites de production français (► [Rignols E., 2015](#)). Passée la crise sanitaire, le rebond de la production est resté modeste, d'une part parce que les achats de véhicules demeurent beaucoup plus faibles qu'en 2019 en Europe, et d'autre part parce que les sites français ont de nouveau perdu des parts de marché (► [Iasoni et al., 2024](#)). Toutefois, la baisse mesurée par l'[indice de production industrielle \(IPI\)](#) de la construction de véhicules automobiles particuliers reste

► 1. Nombre de véhicules particuliers produits en France par année



Dernier point : 2025.

Lecture : 1 011 000 véhicules particuliers ont été produits en France en 2025.

Source : enquête mensuelle de branche, Insee.

moins marquée que celle du nombre de véhicules, car l'indice tient compte de l'amélioration continue de la qualité des véhicules sur la période.

Depuis 2005, au-delà d'une claire tendance à la baisse, quelques éclaircies conjoncturelles de la production ont eu lieu entre 2009 et 2011 (grâce à la stimulation de la demande permise par les mesures de « primes à la casse »). Entre 2014 et 2018, dans un contexte macroéconomique de reprise, la production de véhicules particuliers a progressé. L'explosion du segment des SUV sur la période a également permis un renouvellement des modèles, avec succès, des constructeurs français. Le décrochage à partir de 2020 est net et n'a jamais vraiment été rattrapé.

Entre 2021 et 2025, le nombre de véhicules assemblés est en hausse : 1 011 000 véhicules particuliers sont sortis des usines françaises en 2025 contre 914 000 en 2021, soit une hausse de 10,7 %. Avec une moyenne de 12 sites de productions en activité, le nombre d'usines de véhicules particuliers est resté relativement constant sur la période avec une unique fermeture opérée au cours de l'année 2024.

Cette hausse, assez mesurée, du nombre de véhicules produits cache néanmoins des fluctuations importantes. En effet, après une augmentation entre 2021 et 2023, le nombre de véhicules produits a baissé en 2024 de 16,7 %, avant de revenir en 2025 à un niveau similaire à celui de 2023. Plusieurs effets expliquent cet affaiblissement ponctuel en 2024 : un affaissement de la demande, une augmentation des coûts de production, ainsi que des problèmes d'approvisionnement survenus dans certaines usines.

L'évolution de la production entre 2021 et 2025 cache cependant un virage majeur de la structure de production française. En effet, tandis que le nombre de véhicules thermiques (motorisations essence et diesel)

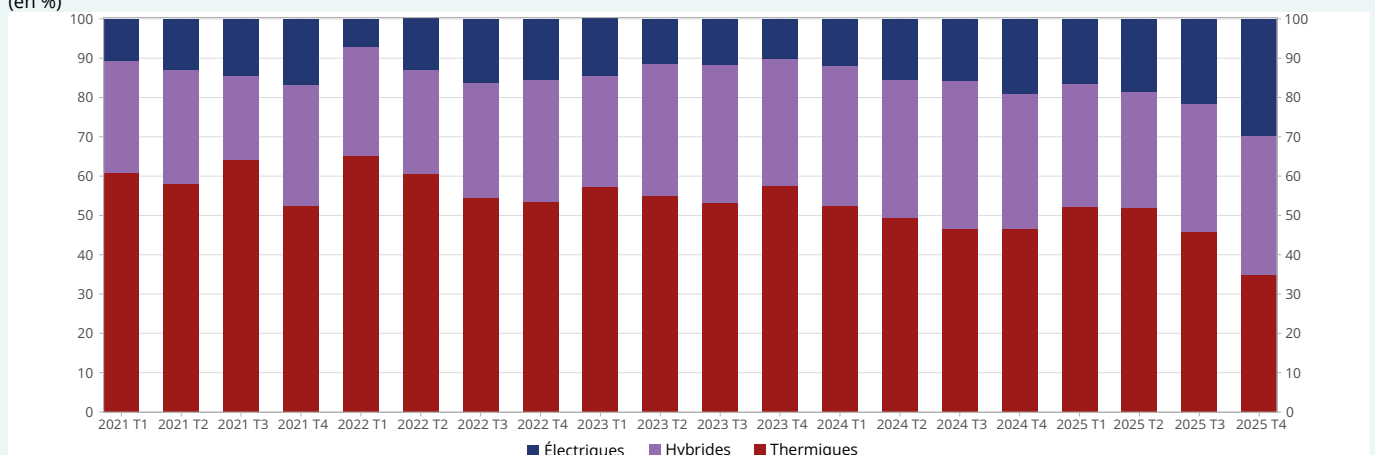
a diminué de 11,8 %, passant de 532 000 à 469 000 véhicules produits entre 2021 et 2025, la production de véhicules électriques et hybrides (rechargeables et non rechargeables) a fortement progressé (respectivement +74,0 % et +27,3 %).

Une adaptation de l'appareil productif aux évolutions réglementaires

Le 8 juin 2022, un tournant s'est opéré : le Parlement européen a promulgué le *Green deal* qui prévoit notamment l'interdiction de vente de véhicules émetteurs de CO₂ à partir de 2035 et fixe un objectif de diminution de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Face aux difficultés que cette transition représente, la Commission européenne a toutefois revu en décembre 2025 à la baisse ces exigences inscrites dans le cadre du *Green deal*. Les constructeurs européens ont désormais pour objectif une réduction de 90 % des émissions de CO₂ à l'échappement contre 100 % auparavant.

En France, les lois d'orientation des mobilités dite « LOM » de 2019, puis « Climat et résilience » de 2021 imposent en outre des objectifs de verdissement des flottes automobiles publiques et d'entreprises. Les administrations publiques doivent atteindre 50 % de véhicules à faibles émissions (inférieures à 50g de CO₂ par km) dès 2022, puis 70 % en 2028. Les entreprises possédant plus de 100 véhicules doivent, quant à elles, respecter un quota minimum de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement de leurs flottes avec un calendrier de mise en œuvre progressive jusqu'en 2030. La réglementation a évolué le 1^{er} mars 2025 avec la mise en place d'une taxe annuelle incitative (TAI) visant à encourager l'acquisition de véhicules à faibles émissions par les entreprises privées disposant d'un parc de plus

► 2. Évolution de la part de chaque type de motorisation dans la production de véhicules particuliers en France (en %)



Dernier point : quatrième trimestre 2025.

Lecture : 29,7 % des véhicules particuliers produits sur le quatrième trimestre 2025 en France sont électriques.

Source : enquête mensuelle de branche, Insee.

de 100 véhicules légers. De plus, les politiques publiques de bonus et de malus ont été renforcées au premier trimestre 2025, entretenant une tension continue sur la transition nécessaire des constructeurs vers les modèles électriques et hybrides (► [Collet R., 2025](#)).

Portée par ces nouvelles législations ainsi qu'une demande croissante des consommateurs pour les véhicules électriques, l'appareil productif français a dû s'adapter. En 2025, 54 % des véhicules particuliers produits en France étaient équipés, totalement ou partiellement, d'un moteur électrique contre 42 % en 2021. Cette électrification de la production s'accroît en outre tout au long de l'année 2025 et culmine même à 65 % sur le dernier trimestre de l'année (► [figure 2](#)).

La production des véhicules électriques bénéficie d'une progression plus rapide que les véhicules hybrides. De fait, alors que les véhicules électriques représentaient 13,6 % de la production de véhicules particuliers en 2021, ils en représentent 21,4 % sur l'année 2025. En ce qui concerne les véhicules hybrides (rechargeables et non rechargeables), ils passent de 28,0 % à 32,2 % sur la même période.

Une gamme qui s'étoffe

L'électrification du parc automobile va de pair avec un renouvellement de la gamme de véhicules capable de répondre aux besoins des consommateurs. En effet, parmi les premiers freins à l'achat d'un véhicule électrique, on retrouve un coût d'achat élevé, des infrastructures de recharge insuffisantes ou encore une « anxiété d'autonomie » liée à la capacité limitée (► [Mesquita A. et al., 2025](#) ; ► [Hladik G., 2024](#)).

Ces contraintes ont favorisé en premier lieu l'électrification des véhicules « citadins-compactes » (regroupement des carrosseries citadines et des berlines) qui représentaient en 2021 quatre véhicules électriques sur cinq sortant

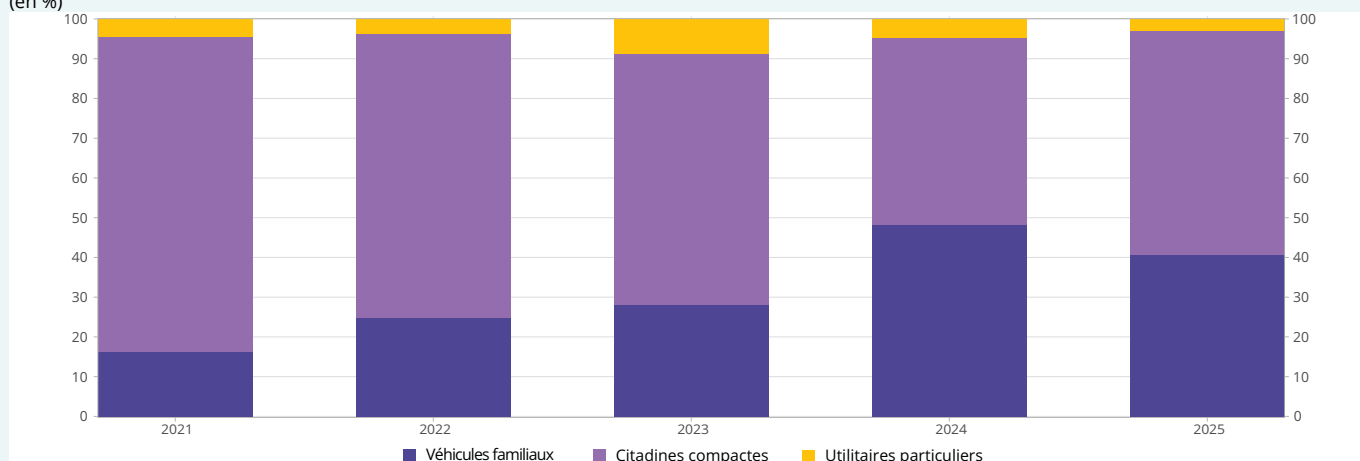
des usines françaises (► [figure 3](#)). L'arrivée sur le marché de modèles « familiaux » (regroupement des véhicules catégorisés comme SUV et monospaces), adaptés à un nouveau type de clientèle, en quête de plus d'espace, a permis de lancer une deuxième vague de développement de véhicules électriques. Ces modèles disposent d'autonomie plus importante et s'appuient par ailleurs sur un réseau de recharge qui se densifie (► [Danikowski J., 2025](#)).

Contrairement aux véhicules « citadins-compactes », principalement conçus autour de cette motorisation électrique, les véhicules « familiaux », restent en majorité des déclinaisons de véhicules thermiques déjà existants.

Ces véhicules « familiaux » électriques ont connu une forte augmentation : alors qu'ils représentaient 16 % des véhicules électriques en 2021, ils atteignent près de 50 % sur l'année 2024. La dynamique s'est cependant inversée sur la fin d'année 2024 avec l'arrivée en production de nouveaux modèles « citadins-compactes » électriques, permettant de relancer la production de ce type de véhicules sur le territoire. La part des véhicules « utilitaires » particuliers électriques reste relativement stable sur la période, en concentrant moins de 10 % des véhicules particuliers électriques produits dans les usines françaises.

Cette diversification des véhicules électriques a amplifié leur contribution positive à la production automobile mesurée par l'IPI. En effet, pour construire l'indice, l'Insee mesure le nombre de véhicules assemblés pour chaque modèle et pour chaque motorisation, puis pondère ces volumes par la valeur des couples modèles x motorisation. Ainsi, l'IPI de la construction automobile de véhicules particuliers a augmenté de 12,1 % entre 2021 et 2025, soit légèrement plus que le nombre de voitures assemblées : la hausse des véhicules électriques (contribution de +12,6 points) et hybrides (+4,2 points) a plus que compensé la baisse des véhicules thermiques (contribution de

► 3. Évolution de la part de chaque type de carrosserie dans la production de véhicules particuliers électriques en France (en %)



Dernier point : 2025.

Lecture : en 2025, les véhicules particuliers électriques catégorisés comme « familiaux » représentent 41 % des véhicules particuliers électriques produits en France.

Source : enquête mensuelle de branche, Insee.

-4,7 points). Au total, l'indice de production des véhicules électriques a augmenté de 91,4 % entre 2021 et 2025, alors que le nombre de véhicules électriques assemblés a augmenté de 74,0 % sur la même période. L'écart entre ces deux évolutions est largement imputable à la montée en puissance sur la période des véhicules familiaux au sein des véhicules électriques assemblés en France.

Une part de l'électrique comparable dans la production française et dans les ventes

En 2025, plus de 330 000 véhicules particuliers électriques neufs ont été immatriculés en France, soit 19,9 % des véhicules particuliers immatriculés dans l'année. En quatre ans, les immatriculations de véhicules particuliers électriques neufs ont ainsi doublé, puisqu'elles représentaient, en 2021, moins de 10 % du marché des véhicules particuliers.

L'électrification de la production de véhicules est donc comparable à celle des immatriculations de véhicules neufs (21 % des véhicules produits contre 20 % des nouvelles immatriculations, ► figure 4). Sur le dernier trimestre 2025, l'électrification de la production surpassait celle des immatriculations, avec 29,7 % des véhicules produits contre 24,3 % des nouvelles immatriculations de véhicules particuliers électriques.

Il faut remonter à 2021 pour retrouver un tel écart, année caractérisée par un niveau élevé de production de véhicules particuliers électriques citadins, destinés en partie à l'exportation mais dont la production s'est arrêtée en 2023. Le lancement de nouveaux modèles sur les sites français au cours des années suivantes a donc permis de redonner du souffle à l'assemblage de véhicules électriques en France.

Malgré cette hausse de production, la France reste importatrice nette de véhicules électriques. En effet, en 2025, le nombre de véhicules particuliers électriques neufs immatriculés a été 1,5 fois supérieur à la production (216 000 véhicules particuliers électriques produits contre 331 000 immatriculés). Le marché reste en grande partie équilibré par des importations de véhicules assemblés sur des sites de production situés à l'étranger.

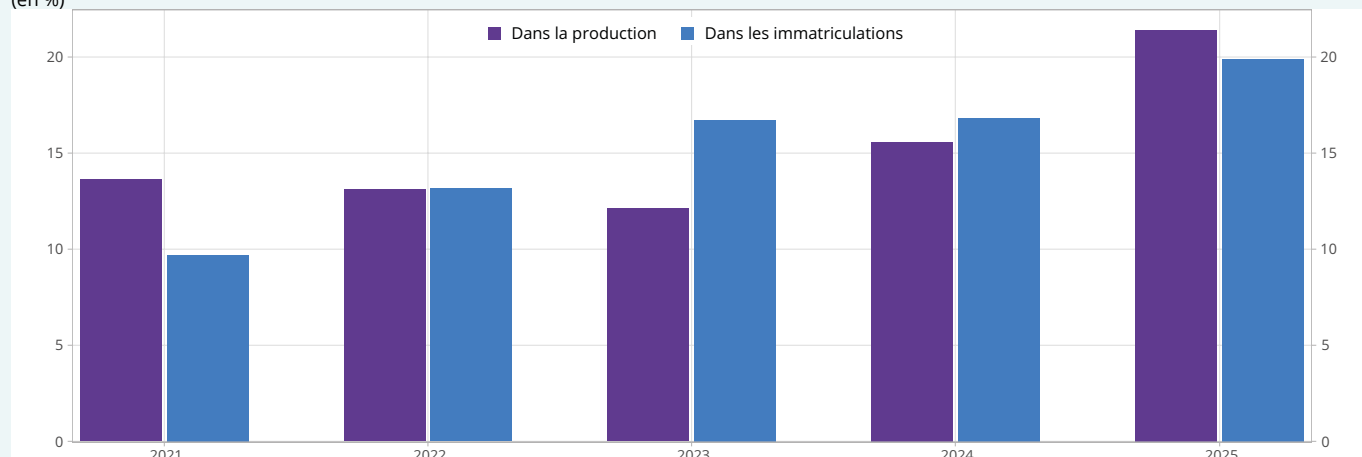
Toutefois, le solde se rééquilibre rapidement. Alors que la différence entre les imports et les exports de véhicules électriques était déficitaire d'environ 20 000 véhicules par trimestre sur la période 2021-2022, elle est passée à environ 50 000 par trimestre sur la période 2023-2024, avant de se réduire franchement en 2025. Ainsi, sur l'année 2025, le taux de couverture en véhicules électriques atteint 53 %, contre 33 % un an auparavant (► figure 5).

Des importations principalement originaires d'Allemagne et de Chine, des exportations qui restent en Europe

Malgré une balance déficitaire, les usines françaises produisent une grande partie de leurs véhicules électriques à destination de pays étrangers (► figure 6).

Sur les 21 % que représentent les véhicules particuliers à motorisation électrique dans la production totale, 37 % étaient à destination du marché français. De ce fait, en 2025, la production française sert un quart des immatriculations nationales de véhicules particuliers électriques. L'essentiel de la production, 63 %, est cependant vendu à l'étranger.

► 4. Comparaison de la part des véhicules particuliers électriques dans la production et dans les immatriculations de véhicules neufs (en %)



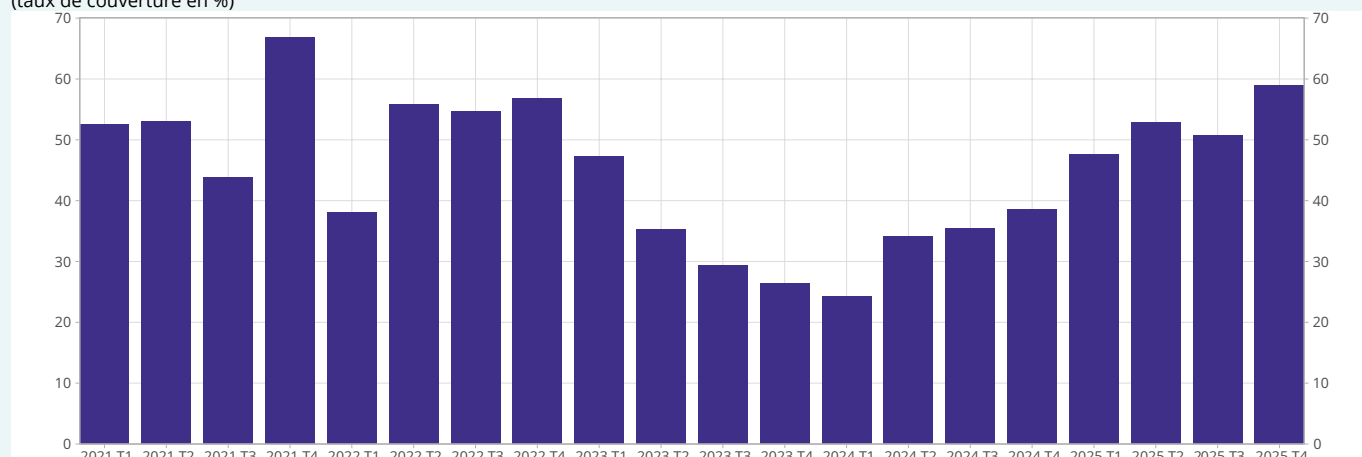
Dernier point : 2025.

Lecture : en 2025, 20 % des véhicules particuliers immatriculés sont électriques contre 21 % des véhicules particuliers produits.

Source : SDES et enquête mensuelle de branche, Insee.

► 5. Rapport des exportations sur les importations de véhicules particuliers électriques

(taux de couverture en %)



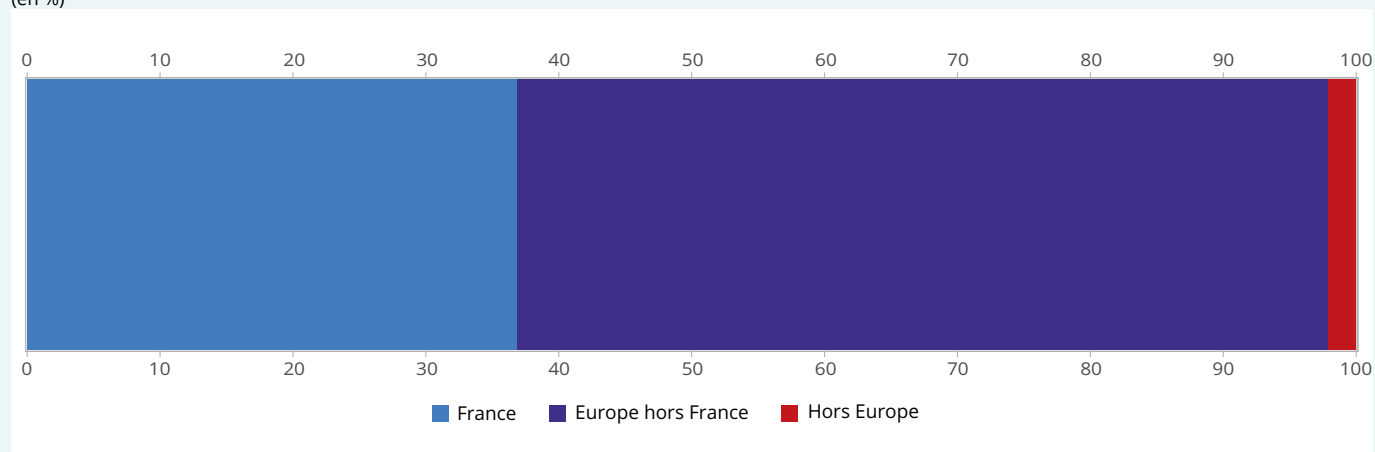
Dernier point : quatrième trimestre 2025.

Lecture : sur le quatrième trimestre 2025, le volume des exportations de véhicules particuliers électriques représente 59 % du volume des importations.

Source : DGDDI - DSECE.

► 6. Destination des véhicules particuliers électriques produits en France en 2025

(en %)



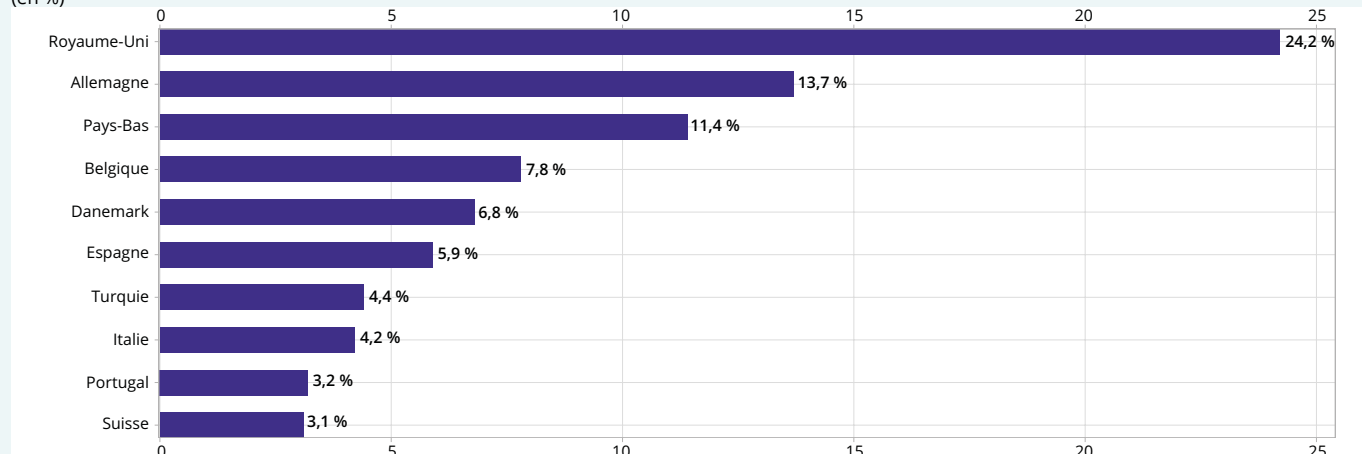
Période : 2025.

Lecture : en 2025, 37 % des véhicules particuliers électriques produits en France sont destinés au marché français.

Source : enquête mensuelle de branche, Insee.

► 7. Répartition des exportations de véhicules particuliers électriques selon les 10 premiers pays de destination en 2025

(en %)



Période : 2025.

Lecture : en 2025, le Royaume-Uni représente 24 % des exportations de véhicules particuliers électriques.

Source : DGDDI - DSECE.

Les véhicules électriques produits sur le territoire français restent en grande majorité sur le continent européen : seul un véhicule sur cinquante est destiné à quitter l'Europe. Le principal pays d'exportation est le Royaume-Uni qui concentre à lui seul près d'un quart des exportations de véhicules électriques (► [figure 7](#)).

Les véhicules importés sont, de même, principalement originaires du continent européen (► [figure 8](#)). En effet, plus des deux tiers des véhicules électriques importés en France sur 2025 provenaient d'un pays européen. En premier lieu d'Allemagne, qui représente à elle seule un tiers des véhicules particuliers électriques importés en France en 2025 (► [figure 9](#)). Les marques allemandes ainsi que l'installation outre-Rhin d'une *gigafactory* en 2022, destinée à fournir des véhicules électriques pour tout le continent européen, ont positionné ce pays comme un acteur majeur de la production et des approvisionnements de véhicules électriques.

Hors Europe, la Chine représente plus d'un véhicule particulier électrique sur cinq importé sur le territoire français en 2025. Ce phénomène provient en partie de la production opérée par certains constructeurs occidentaux, l'origine des véhicules importés ne traduisant pas systématiquement la nationalité du constructeur. La part des importations de véhicules électriques en provenance de Chine s'est fortement repliée depuis 2023, sous l'effet du changement des paramètres de la prime à l'achat qui tient désormais compte du lieu d'assemblage. Ce phénomène a concerné à la fois les marques chinoises, mais également celles d'autres nationalités. En effet, assembler en Chine n'est pas uniquement le fait des marques chinoises. Ainsi, la *Dacia Spring*, commercialisée par le groupe Renault

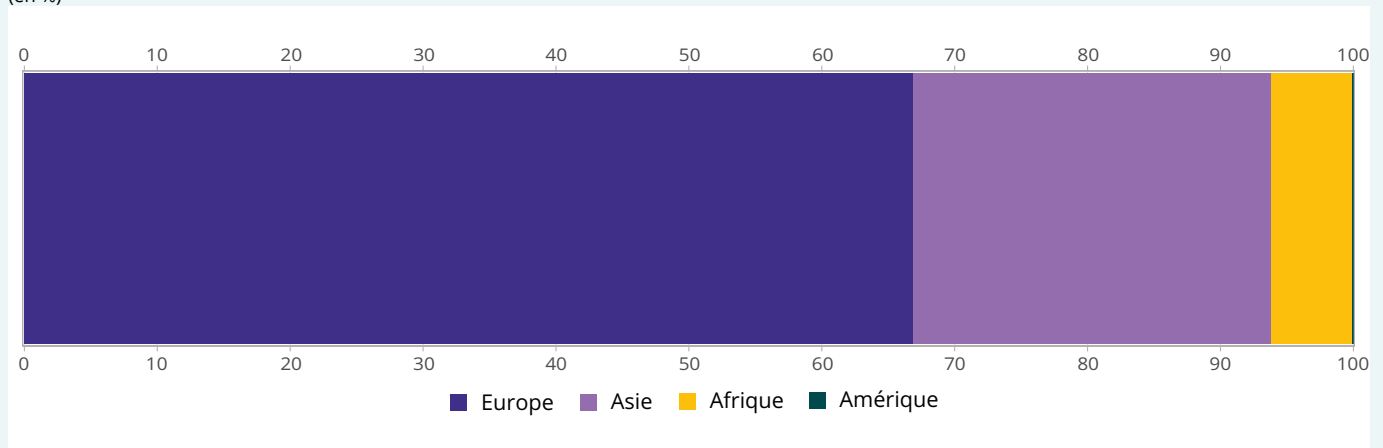
et assemblée en Chine, a largement pâti de la perte du bonus : ses ventes ont été divisées par près de 6 entre 2023 et 2024 (passant d'environ 30 000 à un peu plus de 5 000) avec un rebond limité en 2025 (7 400). Les véhicules vendus par Tesla (14 % des véhicules électriques vendus en France en 2024) sont assemblés soit aux États-Unis, soit en Chine, soit en Allemagne mais seuls ces derniers sont éligibles au bonus écologique : la marque a ainsi pu réorienter prioritairement vers le marché français les véhicules assemblés à Berlin. Les marques chinoises qui étaient déjà présentes sur le marché français ont, elles aussi, largement pâti des évolutions du bonus : les ventes de MG (SAIC Motor) ont baissé d'environ 25 % en 2024, dont plus de 60 % pour les seuls véhicules électriques, la baisse globale étant limitée par l'essor des ventes de véhicules hybrides (► [Adjerad R. et al., 2025](#)).

Des véhicules électriques français qui gagnent des parts de marché

En 2025, les immatriculations de véhicules particuliers électriques neufs ont progressé de manière significative en Europe : +29,7 % par rapport à 2024. Dans le même temps, les nouvelles immatriculations, toutes motorisations confondues, n'ont progressé que de +2,4 %.

Au total, sur l'année 2025, les véhicules électriques représentaient 19,5 % des nouvelles immatriculations sur le continent, contre 15,4 % un an auparavant. L'augmentation de la production des véhicules particuliers électriques sur les sites français prend part à cette croissance et traduit même un gain de part de marché des sites français sur le segment : la production française représente 8,0 % des véhicules électriques immatriculés en Europe en 2025, contre 6,4 % en 2024, renforçant ainsi l'importance de la production électrique française à l'échelle européenne. ●

► 8. Origine des véhicules particuliers électriques importés en France en 2025 (en %)

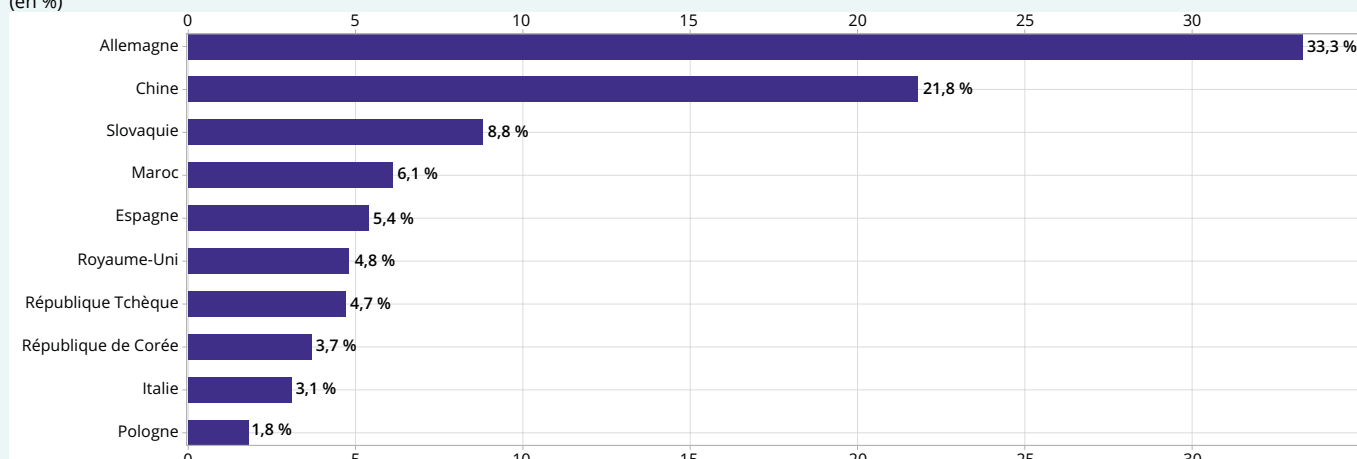


Période : 2025.

Lecture : en 2025, 67 % des véhicules particuliers électriques importés sont originaires d'un pays européen.

Source : DGDDI - DSECE.

► 9. Répartition des importations de véhicules particuliers électriques selon les 10 premiers pays d'origine en 2025 (en %)



Période : 2025.

Lecture : en 2025, 33 % des véhicules particuliers électriques importés sont originaires d'Allemagne.

Source : DGDDI - DSECE.

Bibliographie

Adjerad R., Niay M. (2025), « En France, en 2024, la modification du bonus écologique et l'instauration de barrières douanières par l'Union européenne ont entraîné un effondrement des importations de véhicules électriques chinois, au bénéfice de l'Allemagne », *Note de conjoncture* mars 2025, Insee.

Bouvier A., Camille H. (2025), « Le poids de la filière automobile française : 329 000 salariés et 1,1 % du PIB », *Insee première* n°2083, Insee, décembre 2025.

Collet R. (2025), « Le verdissement des véhicules légers professionnels en 2024 », SDES, octobre 2025.

Danikowski J. (2025), « Un réseau de recharge électrique en fort essor, avec en moyenne 23 points de charge pour 100 véhicules dans les grandes villes », *Insee première* n°2082, Insee, novembre 2025.

Hladik G., Kermanshachi S., Pamidimukkala A., Rosenberger J. (2024), « Barriers and motivators to the adoption of electric vehicles: A global review, *Green Energy and Intelligent Transportation* », Volume 3, Issue 2, 100153.

Iasoni et al. (2024), « Les pertes de parts de marché de la zone euro depuis la crise sanitaire sont largement dues au choc subi sur les prix de l'énergie, mais iraient au-delà des seuls produits écono-intensifs », *Note de conjoncture* juillet 2024, Insee.

Matulka R. (2014), « History of electric car », US Department of Energy (DOE), 15 septembre 2014.

Méot T. (2009), « L'industrie automobile en France depuis 1950 : des mutations à la chaîne », *Insee Références*, Insee, juin 2009.

Mesquita A., Souza de Abreu V., Poyares C., Santos A. (2025), « Barriers to Electric Vehicle Adoption: A Framework to Accelerate the Transition to Sustainable Mobility », 17 septembre 2025.

Rignols E. (2015), « L'industrie automobile : redressement de la production en 2014 », *Insee focus* n°48, Insee, 14 décembre 2015.

Vigne R. (2024), « Voitures électriques : vive expansion dans les échanges de voitures de la France depuis six ans », Département des statistiques et des études du commerce extérieur, septembre 2024. ●